(Ingresan a Sala los representantes del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines)

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Gallinal)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social del Senado tiene mucho gusto de recibir a los representantes del Sindicato Único Portuario y Ramas Afines. Les damos la bienvenida y les cedemos el uso de la palabra para que puedan formular su planteo.

SEÑOR URES.- Deseo expresar nuestro reconocimiento a la Comisión por recibirnos en la tarde de hoy. Nuestro sindicato, el SUPRA, desea plantear sus inquietudes, que son de larga data y que, por tanto, se han expresado reiteradas veces durante estos años. Soy consciente de que el tiempo de los señores Senadores es sumamente importante por lo que simplemente voy a presentar a los compañeros que me acompañan. A mi izquierda están Gastón Pereira y Carlos Bastón y a mi derecha se encuentran Álvaro Llanes y Ricardo Suárez.

SEÑOR LLANES.- En el día de hoy los trabajadores portuarios pretendemos transmitir una profunda preocupación que se resume en cuatro preguntas básicas a las que no hemos podido encontrar respuesta. Creemos que esto no tendrá solución, a menos que haya voluntad política y que se exprese en la legislación.

Las cuatro preguntas básicas son: ¿Qué estabilidad tienen los trabajadores portuarios hoy? ¿Dónde y cómo se reconocen sus capacidades profesionales y su experiencia, a la hora de afrontar nuevos emprendimientos portuarios? ¿Cuál es la cobertura social que tienen los trabajadores al estar en un régimen de altas y bajas permanentes? ¿Cómo se atenúan los efectos sociales que tiene el ingreso de nueva tecnología en la industria portuaria?

Lamentablemente, si tuviéramos que dar una respuesta a lo que está pasando en el país, diríamos que los trabajadores portuarios no tienen ningún tipo de cobertura con relación a estas cuatro preguntas básicas. Actualmente, el trabajador portuario desempeña sus tareas dentro del régimen de lo que es la Ley de Puertos, promulgada en el año 1992, que desreguló todo el sistema de contratación, dando libre competencia en ese aspecto. Esto significa que hoy existen trabajadores que son eventuales desde hace más de diez años, lo que implica que no tienen cobertura social, no tienen derecho a una licencia gozada realmente, ni tienen preferencia en el trabajo portuario. Sucede que por el solo hecho de que el patrón no quiera contratarlos, deja de llamarlos, dado que no hay una relación de trabajo establecida entre la empresa y el trabajador.

Antes de 1992, estos aspectos se regulaban por el sistema de la Administración Nacional de los Servicios de Estiba -ANSE- pero al comenzar a aplicarse la Ley de Puertos desaparecen esos registros y, al día de hoy, no sabemos cuántos son los trabajadores que están trabajando en los puertos del país, tanto en los públicos como en los privados. Como no conocemos a cuánto asciende ese total, tampoco sabemos cuántos son los trabajadores capacitados y con experiencia para poder desarrollar una actividad que es central para el país.

En consecuencia, ante todas estas falencias que ha tenido el sistema político en cuanto al tema de mano de obra portuaria, pretendemos caminar por la vía de una legislación que responda las cuatro preguntas básicas antes mencionadas. Es decir que dé al trabajador portuario estabilidad en el trabajo, que lo registre por sus capacidades profesionales, que le dé la preferencia para el trabajo portuario y que atenúe los efectos sociales que puede tener el ingreso de nueva tecnología en el país. No estamos inventando absolutamente nada; simplemente solicitamos al poder político que legisle teniendo en cuenta el Convenio Nº 137 de la OIT, que justamente responde a estas cuatro preguntas, además de proponer la existencia de registros de trabajadores portuarios -por capacidades y por categorías profesionales- y que haya una administración tripartita de éstos. Entonces, nuestra preocupación es básicamente la de transitar el camino de una legislación que brinde una protección social similar a la que tienen los demás trabajadores en el país.

SEÑOR BASTÓN.- Para complementar lo señalado por el compañero e historiar el estado de los puertos nacionales desde el año 1992 a la fecha, quiero decir que entendemos que la situación ha entrado -para decirlo de alguna manera- en una especie de CTI debido a los procesos licitatorios que se están desarrollando en estos momentos y que traen aparejados una potencial inestabilidad y pérdida de fuentes de trabajo. En este marco, nosotros nos presentamos ante esta Comisión para hacerles llegar esta situación que tiene detrás una potencial conflictividad, ya que es evidente que no estamos dispuestos a que ningún trabajador quede fuera de su puesto de trabajo por licitaciones que no lo han tenido en cuenta. Nos parece que en este tema ha habido una omisión -como se ha reconocido por parte de alguna figura de Gobierno con la que hemos conversado- o, tal vez, un olvido. Ahora bien, estimo que no es el momento de calificar la situación sino de plantearla en este ámbito. En este marco, nosotros consideramos que la forma de solucionar esto es por medio de la activación de los registros y, a esos efectos -como dijo el compañero- contamos con el Convenio Nº 137, ratificado a través de la ley de urgencia, etcétera. Por lo tanto, no estamos planteando ningún tipo de innovación.

Por otra parte, quiero señalar que los trabajadores portuarios, a lo largo de lo que ha sido la aplicación de la Ley de Puertos y, posteriormente, de la ley de urgencia, hemos tenido una serie de pérdidas de derechos que nos han llevado a realizar un análisis de la situación. Por supuesto, sabemos que hemos tenido nuestra cuota de responsabilidad en lo que ha sucedido, y la hemos asumido. A tal punto lo hicimos que, por ejemplo, durante las negociaciones de los Consejos de Salarios desde el año 2005 a la fecha, hemos realizado un solo paro de 24 horas. Esto no nos hace más buenos ni mejores que otros, pero demuestra que hemos apelado a cosas que son distintas a las que hemos recurrido en otras instancias. Realizo este planteo porque entendemos que la conflictividad que he mencionado está latente y queremos agotar todas las vías antes de recurrir a ella. ¿Por qué? Porque sabemos que el Puerto de Montevideo es realmente la puerta de entrada y de salida del país -como ocurre con los puertos del interior- y no queremos perjudicar esa actividad ni a nosotros mismos. Lo que sí queremos es que tanto nosotros como nuestras familias tengamos la seguridad de que nuestro trabajo va a ser respetado.

En ese marco, nos presentamos ante esta Comisión para solicitar que se analice y, si es posible, se revierta esta situación, pues para nosotros, los trabajadores, representa realmente una desventaja frente a los procesos licitatorios que se están desarrollando en los puertos nacionales.

SEÑOR PEREIRA.- Pienso que quien nos recibe en este momento está tomando nota de una inquietud que es real, que proviene de un planteo hecho a conciencia, puesto que lo realizamos en virtud de la desprotección que se produjo a los trabajadores portuarios a partir del año 1992, cuando se aprobó la Ley Nº 16.246. Me refiero a la desprotección que surge luego de aprobadas las excepciones al aporte a la seguridad social y a la cobertura de salud, y con la pérdida de un beneficio consagrado para la actividad portuaria como es el de la vivienda. Este tema se había resuelto en el año 1967, antes de que fuera aprobada la Ley de Vivienda. Una vez que la ley determina que los registros y los trabajadores portuarios de la época quedaban fuera de la cobertura que recibían, se vieron afectados sus ingresos y la potestad que tenían en cuanto al tema de la vivienda, que había sido resuelto con la creación de un Fondo Social de Vivienda, en el año 1967.

Redondeando, si a esta situación le sumamos una constitución de mano de obra inferior a la que había en el año 1992, el desplazamiento producido por el ingreso de nuevas tecnologías —como, por ejemplo, grúas de última generación- el transporte multimodal, que comprime cargas al máximo y sube los tonelajes, así como una serie de hechos que reducen la potestad del trabajador de hacer un horario mayor y, por consiguiente, de tener un régimen de jornales más extenso, observamos que existe una necesidad cierta de plantear la creación de registros portuarios. Me refiero a registros portuarios bien entendidos, en los que se contemple el espíritu del Convenio Nº 137 de la OIT, que habla de la protección al trabajador, por cuanto en el momento en que se aprobó, en los distintos puertos del mundo ya se estaban poniendo en práctica las privatizaciones. Este Convenio nos brinda un marco legal y, a su vez, está refrendado por la Ley Nº 14.984, en cuanto a su aplicación.

En función de esto, nos planteamos si existe voluntad política como para llevar adelante un registro de trabajadores referido a empresas, o un registro madre que a su vez dé protección frente a la posibilidad de que las empresas puedan desaparecer.

El planteo básico -lo digo como trabajador portuario con más de treinta años en la actividad- es, justamente, que dentro de los distintos puertos del país podamos seguir protegiendo la idoneidad de la mano de obra, cuya importancia ha quedado demostrada tanto por la intervención de quien habla como de los demás compañeros, pues si se quiere es también la cara visible del Uruguay en el exterior, porque en cada barco que toca puerto se ve el trabajo de quien lo realiza a bordo.

Como decía, en función de estos argumentos, creemos que puede haber una receptividad acorde al planteo del sindicato, más aún teniendo en cuenta que el puerto de Montevideo hoy en día es un puerto que no está eximido de tener que sobrellevar algún tipo de conflicto, pero por el propio trabajo que la dirigencia del sindicato ha llevado adelante en las distintas etapas desde el año 2005, ha consagrado un nivel de madurez muy importante en cuanto a los planteos proveniente, tanto de la parte empresarial como de la sindical; es más, el cauce que hemos seguido ha sido siempre el del diálogo. Solamente detuvimos la actividad en una oportunidad, que fue el 30 de setiembre pasado.

Lo que estamos proponiendo es una discrecionalidad, un registro, pero no una arbitrariedad; son dos cosas diferentes. Y dentro de esos registros debe existir una categorización desde el punto de vista de la profesionalidad, aspecto que siempre existió en los registros que hubo hasta el año 1992 inclusive.

SEÑORA DALMÁS.- Quisiera que me aportaran algunos datos con respecto a este tema. En primer lugar, aparte de la Administración Nacional de Puertos, ¿qué empresas reúne el SUPRA que, hoy por hoy, tienen estos colectivos de trabajadores?

En segundo término, me preguntaba si el Sindicato ha hecho algún planteamiento antes de este al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, cosa sobre lo cual no tenemos información.

SEÑOR SUÁREZ.- El SUPRA -la compañera Senadora Dalmás debe conocer bien este tema- sería la continuación del SUANP, que era un sindicato estatal. Pero la realidad y la problemática portuaria llevaron a que hubiera un solo sindicato estatal y privado. Por tanto, el señor Llanes representa a TCP -Terminal Cuenca del Plata-; el señor Ures, a los trabajadores de Montecon, y el señor Pereira, a los trabajadores de Estibamar. En definitiva, el SUPRA está representando actualmente a todas las empresas portuarias, los depósitos y las terminales. A su vez, tenemos los registros de los trabajadores de la estiba en Nueva Palmira, como así también de aquellos que están trabajando en navíos, en TGU, Ontur y, por supuesto, ANP. Las problemáticas se repiten; son las mismas para todo el sector.

En su momento, la ley de urgencia pasó, en cierta forma, las funciones o cometidos que quedaron en ANSE, luego de la Ley de Puertos, a la órbita del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Obviamente, en esa instancia la Cartera no tenía la gente capacitada ni los recursos para realizar esa tarea porque, si bien se pasan las funciones, recuerden que en su momento había un tributo que sustentaba económicamente el tema de los registros y todo el control correspondiente. En consecuencia, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, diría que desde la ley de urgencia de 2002 hasta ahora, no desempeñó las funciones que le asignó dicha disposición. Es verdad que el Ministerio intentó crear lo que se llamó el Programa Puertos, en donde quiso incorporar algunos inspectores -lo cual se concretó hace un año- y, de alguna forma, empezó a realizar el trabajo de control en el puerto dado que hasta ahora no teníamos inspectores y no había gente especializada que controlara el trabajo portuario o hiciera los controles en las diferentes ramas. Por lo tanto, se avanzó muy poco en ese sentido, aunque sí hubo un planteo. Antes de concurrir aquí, estuvimos reunidos con el señor Ministro Bonomi y con la señora Narducci, quien está a cargo de la Inspección de Trabajo, pero obviamente, la respuesta en esos ámbitos es que podemos avanzar en cuanto a las tareas de control y de fiscalización del trabajo, pero no hay un marco legal que nos ampare. De eso se trata, y creo que nuestro planteo es muy concreto: se trata de saber si hay acuerdo o no a nivel del Poder Legislativo para intentar buscar, mediante una ley, una reglamentación de este tema. El problema aquí no es alcanzar un acuerdo sobre un registro de trabajadores, que creo que sería lo más sencillo, porque bastaría un acto administrativo con el Centro de Navegación, en donde ambos acordáramos la forma de crearlo. Lo importante es para qué se utiliza y el marco de apertura o no de ese registro de trabajadores; sobre esos puntos creemos que hay que ponerse de acuerdo. Lo que está claro y lo que pedimos que el Cuerpo entienda es que en aquel momento, cuando se discutió la Ley de Puertos y la ley de urgencia, se tomaba como que había un grupo de trabajadores estatales que protestaba contra

las posibles privatizaciones; sin embargo, hoy están aquí representados todos los trabajadores privados, y los problemas siguen siendo los mismos: la desprotección portuaria, la inestabilidad del trabajo, etcétera. Todo esto hoy se ve con más fuerza porque hay un sindicato que agrupa a todos los trabajadores. Todos sabemos que hay una gran polémica y una gran discusión -que está bien que se esté dando- en cuanto a si se hace una segunda terminal, se avanza con otros proyectos, etcétera. Pero la mano de obra portuaria tiembla cada vez que estos proyectos salen a la luz, porque si los resultados son tal cual se dicen, todos aplaudiremos, pero si son contrarios y sucede lo que dice la TCP, el grupo Katoen Natie, en el sentido de que podría tener repercusiones sobre su trabajo, esto va a afectar a los trabajadores. Recientemente, en el marco de la ley -no decimos que sea incorrecto- se acaban de dar dos procesos licitatorios en los que empresas que tienen muchos años trabajando en el Puerto han perdido las licitaciones o las han cedido a otras. Un caso concreto es el de la Terminal Polivalente, que fue puesta a licitación y aparentemente, por una serie de cuestiones, no la estaría ganando quien hoy tiene licitados esos espacios portuarios. Esto ha determinado que 300 trabajadores de Montecon hoy estén en la incertidumbre de no saber si la nueva empresa los va a tomar y si van a tener trabajo. Otro caso muy concreto es que el Depósito 11, que es el depósito frigorífico del Puerto de Montevideo, acaba de ser licitado. Allí trabajaba la empresa PLANIR, pero la licitación fue ganada por un grupo coreano. Pero el resultado, más allá de todo esto, que puede ser anecdótico -por lo menos para nosotros- es que los trabajadores de PLANIR, al día de hoy, no tienen una respuesta concreta con respecto a si van a seguir trabajando, si se les va a tomar y si se les va a respetar su antigüedad. Y a todo esto se suma lo que acaban de explicar los compañeros: no hay una legislación que les ampare el derecho de tener la antigüedad reconocida, etcétera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me pareció entender que ustedes señalaron que había algunas normas en materia laboral que amparan a todos los trabajadores en el país pero de las cuales los trabajadores portuarios estarían excluidos. Quisiera saber exactamente a qué normas se refieren.

En segundo término, según entendí, se pretende contar con un registro de las características del que existía en ANSE; esto quiere decir que cada vez que se necesite personal en las distintas áreas portuarias, la convocatoria se haga en función de quienes pertenezcan a ese registro.

SEÑOR LLANES.- Me voy a referir a la primera pregunta sobre las normas laborales generales del país, en las que no estaríamos amparados los trabajadores portuarios.

Los empleados portuarios que trabajan en régimen de altas y bajas permanentes no tienen una relación laboral con la empresa, por lo que no tienen derecho a licencia paga, a descanso preestablecido ni a la seguridad social, dependiendo de la cantidad de jornales generados para estar o no cubiertos por DISSE, y ello se ve mes a mes. Los hijos de estos trabajadores están amparados por el Sistema Nacional Integrado de Salud y ello quiere decir que la misma eventualidad que sufren los trabajadores con DISSE, la padecen sus hijos o quienes estén a su cargo. Además, estos empleados no tienen derecho a un despido, al trabajo estable o a la preferencia en el trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Por qué no tienen esos derechos?

SEÑOR LLANES.- Esto se debe a que no hay ninguna norma que regule esta actividad, que es particular; se trata de un hecho que es reconocido internacionalmente y por ello todas las recomendaciones internacionales proponen la formación de un registro. Por ser una actividad con ciertas peculiaridades, se les ha dado a los empresarios la posibilidad de no tener trabajadores contratados permanentemente. Por tanto, dadas esas condiciones -y lo digo a lo criollo, tal como nos expresamos en el puerto- un trabajador no tiene por qué ser suspendido o sancionado; simplemente no lo llamo o no lo cito como empresa y lo pongo en el freezer una semana, una citación o uno, dos o tres meses sancionado. Ese es uno de los extremos que se observa cuando se empieza a ver la falta de protección de los trabajadores portuarios en materia laboral. Esto es lo que puedo decir en cuanto a la primera pregunta que formulaba el señor Presidente.

En lo que tiene que ver con la segunda pregunta, planteamos -y mi compañero Pereira lo mencionó en algún momento- que se debe elaborar un registro que reconozca la realidad del momento histórico que se está viviendo. Es decir que se debe crear un registro por empresas que contemple a los trabajadores estables y permanentes; uno por puerto, para que los trabajadores que no tienen

trabajo permanente todos los días en la misma empresa pueden migrar de una a otra, a fin de generar la cantidad de jornales suficientes como para hacer sustentable el salario y que su tarea sea digna; en definitiva, debe existir un registro nacional que englobe toda la realidad. Esto, a su vez, da la posibilidad de que los trabajadores se capaciten, porque se conoce la realidad de todo el país y, además, se pueden generar estadísticas sobre accidentes e incidentes, ya que no se sabe cuántos de estos se han dado dentro del puerto debido, justamente, a que la mayoría es personal eventual; aquel que se lastima o tiene un accidente, si no pierde un miembro, es mejor que no vaya al Banco de Seguros porque, si lo hace, no vuelve a trabajar.

Además, se puede dar una discriminación sindical de los trabajadores porque, en este régimen de altas y bajas, aquellos que estén sindicalizados pueden ser sancionados sin que ello conste por escrito, por la simple voluntad del empleador de no citarlos.

SEÑOR PEREIRA.- Quisiera hacer una aclaración para centrar bien el tema. En el puerto hay un sector de trabajadores llamados “permanentes”, que están en planilla de trabajo. Ese contingente de trabajadores es permanente, pero no tiene un seguro de jornales. Es un régimen distinto al de la Bolsa de Estiba que, al tener un número, de alguna manera aseguraba que si la persona concurría, iba a hacer jornales. En la actualidad, como el permanente portuario es convocado telefónicamente, se lo puede citar o no, dependiendo de quién realice la convocatoria. Por lo tanto, del convocante dependen la cantidad de jornales que pueda hacer y los sistemas de cobertura a los que pueda acceder, porque si no llega a trece jornales, ni siquiera tendrá cobertura de asistencia médica. Entonces, comparativamente, existen grandes diferencias con lo que nosotros conocimos en cuanto a la protección del trabajador.

Nosotros estamos tratando de demostrar que, si bien el registro planteado abarcaría a las empresas u operadores que están desarrollando la tarea en la faz portuaria actualmente, habría un suprarregistro que abarcaría a la totalidad, por si hay empresas que puedan llegar al cierre.

Muchas gracias.

SEÑOR SUÁREZ.- Quiero hacer una aclaración que me parece de orden; de lo contrario, tal vez no podamos avanzar.

Como sindicato, somos conscientes de que hay algunos temas que el país ha ido laudando y de los temores que puede haber del sector empresarial y del político, por parte de los Legisladores que están actualmente y que también vivieron los procesos del año 1992, cuando se aprobó la Ley de Puertos. Como todos saben, el sindicato portuario ha sido un constante crítico de esta ley ya que, si bien podrá coincidirse en que trajo muchas ventajas en cuanto a la liberación de la circulación de las mercancías, le quedó inconcluso un capítulo relativo a la protección del trabajador portuario. El Decreto Nº 412, que reglamenta la Ley de Puertos, intentó solucionar esto, pero luego la ley de urgencia terminó tirándolo por tierra. Creemos que hay una gran deuda -lo que hoy queda demostrado por el hecho de que eso se está viviendo en todas las empresas portuarias- y que hay que buscar un punto de acuerdo.

Quiero aclarar que no planteamos volver a la Bolsa de Estiba -por si ese es el temor que se tiene- sino que estamos tratando de lograr algún acuerdo a nivel legislativo. En realidad, es un desafío que plantean los trabajadores al Poder Legislativo en cuanto a buscar soluciones que el país no ha encontrado hasta ahora. Para nosotros la clave está en que el registro sea capaz de dar un marco de estabilidad al trabajador y de resguardarlo frente a nuevos emprendimientos portuarios. El problema no tiene que ver con la situación puntual del trabajador, sino con que, en los casos de nuevos emprendimientos o de cambios de empresas -todos sabemos que el negocio portuario está muy marcado por las condiciones económicas mundiales, por los armadores, etcétera- el trabajador tenga cierto reconocimiento y se le dé prioridad. Lo que nosotros decimos es algo muy sencillo: si las licitaciones hechas por el Estado hubieran incluido cláusulas que protegieran a los trabajadores y dieran determinadas prioridades a las empresas en función de su contratación, hubiésemos tenido un gran avance.

El primer problema que teníamos era que tampoco contábamos con un registro de trabajadores y, en este punto, podríamos ingresar en una discusión acerca de cuáles trabajadores tendrían prioridad y de dónde se tomarían. A este respecto, entendemos que hay varios caminos y, en alguna instancia, los hemos propuesto a la Administración, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al empresariado. Por medio de la creación de algún tipo de fundación, se podría obtener un registro que capacite al trabajador portuario, lo registre y lo establezca. Entendemos que debe haber alguna normativa por la cual el trabajador no esté expuesto a que, sin sentido alguno, un día venga -vamos a decir las cosas como son- un Juan de los Palotes con un camión cargado de trabajadores y desplace a los que están. Esto es lo que está sucediendo, lo que puede pasar hoy con la legislación actual, y no es lo que queremos.

Tenemos ejemplos muy claros de esto; a estos efectos, siempre menciono el caso de Nueva Palmira. En realidad, los conflictos de Nueva Palmira no son porque puntualmente se haya echado a nadie, sino porque los trabajadores de allí no alcanzan a hacer trece jornales. Esto es así porque es tal la amplitud de los empresarios en cuanto a la toma de trabajadores, que la miseria se reparte. Este no es un problema de este Gobierno ni del anterior; no le estamos echando la culpa a nadie. En Nueva Palmira los salarios portuarios no sobrepasan los $ 4.000, y en esa realidad vive el país. Nosotros pensamos que, con respecto a esto, se deben establecer pautas. Creemos que el caso de Nueva Palmira es un buen ejemplo a considerar; si tuviéramos registrados a los trabajadores que habitualmente cumplen sus funciones en el ámbito portuario y ellos tuvieran algún marco de prioridad cuando las empresas toman operarios para sus emprendimientos, sería mucho más fácil.

Tampoco se trata de limitar la posibilidad de que las empresas tengan un marco estable de trabajadores; no sé si queda claro lo que quiero decir.

SEÑOR OLIVER.- Los puertos están funcionando y, en este momento, lo están haciendo bastante bien; por lo tanto, debemos estar cerca de una situación óptima. Quiero aclarar que soy de Nueva Palmira, conozco perfectamente la situación y puedo corroborar que es tal como se la ha descrito.

Por otra parte, se ha mencionado que ha habido una negociación con los empresarios y quisiera saber qué posibilidades y alcances hay a ese respecto.

SEÑOR SUÁREZ.- Debemos partir de la base de que nunca hubo una negativa cerrada del Centro de Navegación para tratar estos temas, pero intuimos que, por la vía del aplazamiento de la discusión de fondo, se va dejando pasar el tranvía, por decirlo de alguna manera.

En ese marco, entendemos que debería existir una legislación. Concretamente, con motivo de un decreto a nivel del Poder Ejecutivo o por un acto administrativo, nosotros podríamos ir al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero pensamos que habría que legislar para el futuro y no solamente para el momento histórico que se está viviendo. Estamos atravesando un momento -y creo que en los próximos años va a ir en aumento- en el que el crecimiento portuario, aún con altas y bajas, está garantizado, pero si el país no tiene la capacidad de legislar sobre esto, evidentemente -y así lo decía el compañero Carlos Bastón- hay un elemento que puede fallar. El negocio portuario se basa, fundamentalmente, en la confiabilidad del puerto al que se va y creo que el tiempo nos ha llevado, a empresarios y a trabajadores, a defenderla con igual criterio.

En definitiva, estamos advirtiendo a este respecto y diciendo que queremos transitar este camino. Nos parece que la única manera de hacerlo es que el Poder Legislativo busque una forma que traduzca estos registros en una utilización de común acuerdo.

SEÑOR URES.- El Centro de Navegación es una gremial y, como tal, está conformado por gente que está de acuerdo en encontrar esta clase de soluciones, así como por personas que, por sus características, no tienen esa misma visión.

Tal como hoy decían los compañeros, nosotros queremos erradicar -eso nos va a hacer bien a nivel de país- la contratación de personal que no esté capacitado para ejercer la función portuaria., primero, porque somos respetuosos de los trabajadores y por eso integramos una organización sindical

y, segundo, porque el país necesita lo que permanentemente pedimos, es decir, la profesionalización del trabajador. No podemos creer que para bajar los costos, algunas empresas, por no ponerse de acuerdo con trabajadores profesionales y que tienen sus características, contraten personal no capacitado para que, de esa forma, se reduzcan las pretensiones de los trabajadores que tienen que cobrar sobre el laudo o sobre lo que realmente marcan las leyes sociales.

Inclusive, hemos participado en eventos internacionales y podemos decir que esto se está dando en toda Sudamérica y que en Europa hay avances en este sentido. Como se sabe, las primeras proyecciones de las leyes de puertos fueron creadas en Europa para mejorar la productividad de la salida y entrada de mercadería en los países. Tenemos contacto con los trabajadores de Europa y sabemos que están un paso adelante de nosotros. Los registros -o como se les quiera llamar; al respecto, no queremos ser agresivos- se vienen para América. Tuvimos un encuentro con gente de Argentina, Chile y Brasil y constatamos que la eventualidad tiende a desaparecer en todos los países, porque se busca proteger a los trabajadores. Nosotros lo estamos necesitando para lograr un país mejor y un trabajo más digno. Este no es un discurso; lo sabemos y lo pregonamos todos, aunque tal vez no se cumpla, porque algunas veces no nos ponemos de acuerdo. Quizás, algún día tendremos que comenzar a ponernos de acuerdo en muchas cosas, más allá de la situación o de los problemas que tengamos entre nosotros. No obstante, para mejorar la producción del país, necesitamos esas características.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me permito sugerirles que, como sindicato, conjuntamente con sus asesores, elaboren una suerte de anteproyecto de ley en donde, de alguna manera, se fijen las condiciones y se reglamenten las aspiraciones lógicas que nos han trasmitido. Obviamente, lo que nosotros necesitamos es un estatuto del trabajador portuario que lo ampare en sus derechos y que, además, facilite el trabajo en esas áreas. Una vez que eso se haya elaborado, podrán contar con todo el apoyo de la Comisión. En muchas áreas de la actividad laboral existen estatutos propios que contemplan las especificidades y las características de cada una de las áreas y, en este caso, es evidente que eso es algo que está faltando. Supongo que quienes nos visitan tienen asesores que podrán ayudarlos a elaborar ese estatuto. Luego, podrán ponerse en contacto con nosotros para que la Comisión pueda comenzar una ronda de trabajo, convocar a la otra parte y finalmente aprobar la ley que corresponda. Hacemos esta sugerencia porque creemos que este puede ser un camino a seguir. Considero que no podemos seguir simplemente hablando -y aclaro que no estoy diciendo que no sea algo útil- y no llegar a ninguna definición. Si tuviéramos un texto sobre la mesa, podríamos ofrecer al Centro de Navegación que también propusiera su visión y planteara sus modificaciones, para luego poder aprobar una ley que ampare definitivamente al trabajador. Está claro que no es bueno que ningún trabajador de este país viva con la incertidumbre a la que se ha hecho referencia. Posteriormente, podría analizarse el tema de los registros y decidir qué alcance se le puede dar. Destaco que cuando hice referencia a lo que tiene que ver con los registros, no quise que se entendiera que estaba en contra, ya que en algún momento tuve algo que ver con todo eso.

SEÑOR LLANES.- En este momento solamente tenemos los lineamientos generales que nos interesa seguir y que vamos a entregar a la Comisión. A su vez, nos comprometemos a trabajar con urgencia en la elaboración de un anteproyecto y tomamos como propio el compromiso que la Comisión nos ofrece de trabajar en conjunto para conseguir la aprobación de esta iniciativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social agradece la presencia de la delegación.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 18 y 2 minutos)